

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1060 de 2012

S/C

Comisión de Industria,
Energía y Minería

FEDERACIÓN DE ANCAP, PIT- CNT

Situación

VARIOS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 16 de mayo de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Álvaro Delgado.

Miembros: Señores Representantes Julio Battistoni. Felipe Carballo, Belmonte de Souza, Jorge Zás Fernández y Luis A. Ziminov.

Invitados: Por la Federación de ANCAP, PIT- CNT, señores Artigas González, Presidente; Óscar Duarte, Gerardo Rodríguez, Luis Maseda, Edwin Willero, Germán Queirolo, Víctor Garaventa, Abio Santana y Gustavo Bello.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Delgado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Quiero informar a la Comisión que para el miércoles 30 a la hora 9 y 30 se ha confirmado la presencia del señor Ministro de Industria, Energía y Minería y del Directorio de UTE. Esto ha sido una convocatoria propuesta por el señor Diputado Gandini referida a la licitación de una central de generación eléctrica. También hay algunos planteamientos para que se informe acerca de la situación energética de Uruguay a raíz de las últimas informaciones sobre escasez de lluvias y una propuesta del señor Diputado Ziminov vinculada a las estimaciones de consumo de energía eléctrica en zonas rurales.

Las otras solicitudes de entrevista serán atendidas a partir de junio.

El día 29 de mayo estaríamos visitando la planta de CONAPROLE ubicada en Rodríguez, departamento de San José, donde seremos recibidos por el Directorio, que hará una presentación. Posiblemente incluyamos la visita a otras empresas y a la Intendencia de San José. Esto es lo que habitualmente hace la Comisión cuando visita los departamentos. Por supuesto, también se comunicará a los Diputados de ese departamento de las actividades que llevaremos a cabo.

Asimismo, quería hacerles una propuesta, que podría ser de la Comisión, si lo entienden pertinente. Los señores Diputados saben que ayer se emitió un decreto presidencial vinculado al ahorro energético en dependencias del Estado a raíz de la poca hidraulicidad, de la dependencia que estamos teniendo con Argentina y con Brasil, de los costos que esto genera y de la falta de previsiones de importantes lluvias, sobre todo en las cuencas que nos permiten la generación hidroeléctrica. Habrá restricciones en oficinas del Estado referidas a la iluminación, al uso de artefactos eléctricos y equipos de aire acondicionado.

Me parece que esta Comisión podría elevar una nota a la Presidencia de la Cámara solicitando, en lo posible, que adecue su funcionamiento. La idea no es que nosotros nos pongamos a decidir cómo sería, porque eso es de competencia de la Presidencia y hay muchas Comisiones que se interponen, por lo que hay que compatibilizar horarios y todo lo demás. Concretamente, la propuesta es que la Comisión solicite a la Presidencia -ya lo hizo en otras oportunidades- que se incorpore a un sistema de restricciones voluntarias para el uso de energía eléctrica. Podríamos ver los antecedentes de la Comisión en notas parecidas. Me parece que sería bueno que antes de que salga de otro lado sea la Comisión de Industria, Energía y Minería la que lleve adelante esta iniciativa.

(¡Apoyado!)

—— Antes de recibir a la delegación de la Federación ANCAP debo decir que hace quince días la recibí en mi calidad de Presidente y que les sugería venir a la Comisión a plantear la situación de la planta de Carrasco y algún otro asunto más.

(Ingresa a Sala una delegación de la Federación ANCAP)

—— La Comisión de Industria, Energía y Minería tiene el gusto de recibir a una delegación de la Federación ANCAP integrada por su Presidente, señor Artigas González, y por los señores Oscar Duarte, Gerardo Rodríguez, Luis Maseda, Edwin Villero, Germán Queirolo, Víctor Garaventa, Fabio Santana y Gustavo Bello.

Estaba comentando a los señores Diputados que los había recibido en el despacho y a raíz de eso había surgido la idea de venir a la Comisión. Es más: ya lo tenían pensado porque traían la nota de solicitud de audiencia vinculada a la asociación

comercial de ANCAP para la expedición de combustibles en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Queremos agradecer al señor Presidente y a los integrantes de la Comisión recibirnos para hacer nuestros planteos sobre el proyecto de asociación de ANCAP en el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Dejaremos material en la Comisión, que amplía la información sobre esta situación.

La planta de Carrasco es algo muy sentido para los trabajadores de ANCAP, como todo lo relativo al patrimonio nacional. Por lo tanto, estamos planteando la defensa de esta planta y negándonos rotundamente, con argumentos, a su asociación o privatización. Esto tiene un historial.

Esta planta ha estado cerrada varios años, en períodos de gobiernos anteriores. Por la lucha de los trabajadores, y luego de discusiones con la Administración, se logró reabrir en 2005. Se trata de una planta muy vieja, que no ha tenido reciclaje ni amplitud de acuerdo con las demandas del mercado y las exigencias internacionales debido al porte de nuestro aeropuerto.

En el año 2006, el Directorio de ANCAP -entonces presidido por el compañero Daniel Martínez- planteó la posibilidad de estudiar y llevar adelante un proyecto nuevo. No se sabía si el destino final sería una asociación o un proyecto para el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ni se descartaba hacer acuerdos comerciales. Como sindicato rechazamos cualquier tipo de asociaciones del patrimonio de ANCAP.

Pasó el tiempo y eso quedó abandonado. El año pasado surgió nuevamente con fuerza la posibilidad de una asociación de ANCAP en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Ahí nosotros nos opusimos. Tuvimos un conflicto en los meses de octubre y noviembre, que finalizó el 30 de diciembre con un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, estableciéndose en el acta -también dejaremos una copia a los señores Diputados- que había que discutir en forma paritaria el destino del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el proyecto de asociación que ANCAP tenía allí.

Nosotros seguimos rechazando ese proyecto. Hubo solo una reunión con la Administración por la asociación del Aeropuerto

El relacionamiento con la Administración es bueno. No tenemos enfrentamientos, pero sí reivindicaciones, y hacemos lo que tenemos que hacer como sindicato. La Administración hace lo que tiene que hacer como Administración, pero el intercambio ha sido bueno. Eso no significa que nos pongamos de acuerdo. Reitero que sobre el Aeropuerto Internacional de Carrasco hubo solo una reunión y, lamentablemente -lo tenemos que decir; como sindicato se lo hemos planteado al Directorio y a cada uno de los Directores por separado-, no compartimos que de la noche a la mañana resuelvan crear la empresa TALOBRAS con Puertas del Sur y PETROBRAS, y se nos informe una hora antes de firmar el acta del acuerdo. La respuesta inmediata de los trabajadores fue hacer un paro al día siguiente, reclamar al Directorio y hacer una serie de movilizaciones. La Administración nos recibió el día del paro y nos dijo que como la Federación no había hecho una propuesta concreta para el aeropuerto, se llevó adelante ese emprendimiento. Lamentablemente, estamos en total en desacuerdo con eso. Nosotros no gestionamos la empresa ni queremos la cogestión; somos trabajadores. La gestión la debe llevar adelante la empresa. Este sindicato siempre se ha caracterizado por tener propuestas, pero no tenemos que participar en la cogestión. Por lo tanto, no es de recibo el planteo que nos hizo el Directorio de ANCAP. Dejamos en claro a la Administración que hiciera lo

que tuvieran que hacer y que nosotros íbamos a hacer lo que entendemos que debemos realizar como trabajadores. Es en ese proceso en el que estamos.

Como habrán apreciado, no estamos haciendo paros sino informando en primer lugar al poder político y después a los ciudadanos de este país para que sepan qué implica esa asociación con el Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Este es un proyecto de asociación inconveniente e innecesario para ANCAP. Se dice alegremente que se mantiene el sello de ANCAP, pero en realidad lo pierde porque habrá una empresa llamar TALOBRAS. Esta situación va a ser perjudicial para los intereses de la empresa, para los intereses del país y de cada uno de los uruguayos, que somos dueños de ella.

Por último quiero señalar que hay un flagrante desconocimiento del plebiscito realizado el 7 de diciembre de 2003, que rechazaba todo tipo de asociación. La ciudadanía se expresó; después se puedan dar distintas interpretaciones del alcance que puede tener este acto. Últimamente está de moda decir que los plebiscitos se deben respetar. Por lo tanto, exigimos que ese plebiscito, en el que todos participamos, se respete.

SEÑOR BELLO.- Antes que nada queremos agradecer a todos legisladores por habernos recibido.

Para nosotros forma parte de una cultura de trabajo del sindicato volcar a la sociedad y a los parlamentarios como depositarios de la voluntad popular este tipo de temas para que se discutan en profundidad.

En el movimiento sindical siempre existió la concepción de que el Parlamento es una caja de resonancia de las reivindicaciones de los trabajadores. Para nosotros el Parlamento ha demostrado que además de ser una caja de resonancia es un lugar donde se resuelven los problemas de los trabajadores, donde podemos encontrar caminos de diálogo para alcanzar soluciones. Esto significa un avance para el movimiento sindical y para nuestro sindicato, que ha apelado a la voluntad popular en varias oportunidades.

Esta asociación que se está definiendo en el Aeropuerto Internacional de Carrasco involucra a una planta que fue creada en el año 1958, cuyo funcionamiento fue detenido en 2001 y que se entregó en concesión a SHELL y a ESSO. El 15 de febrero de 2005, a partir de un expediente que desarrolló el Directorio, se cesó esa concesión. Se realizó un análisis a partir del expediente 231.876, que estableció el fin de la cesión o del contrato operacional con SHELL y ESSO, y la planta pasó a administrarla nuevamente ANCAP. Se hizo una fuerte inversión para ponerla en funcionamiento y se retomó el mercado. Se comenzó con ventas bajas, pero al día de hoy se venden seis millones de litros de combustible por mes.

Automáticamente en ANCAP se generó un expediente analizando una propuesta de asociación por parte del Consorcio Puerta del Sur para operar la logística y la colocación del combustible en alas de avión, denominada "in to plain". Hoy por hoy la distribución de combustible se hace por medio de camiones. Para el futuro la propuesta es hacerla por un sistema de cañerías, de hidrantes instalados en las pistas y, además, con los camiones. El expediente que caminó dentro de ANCAP lo conocimos en 2006.

Como dijo el compañero González, en aquel momento mantuvimos una reunión con el señor Daniel Martínez, quien nos informó cuál era el planteo de Puerta del Sur y qué recorrido iba a tener el expediente dentro de ANCAP. En medio de una situación conflictiva en 2011 planteamos concretamente que se detuviera el proceso de análisis de

la asociación y que se pasara a una la negociación colectiva. Esto figura en el acta que firmamos ante el Ministerio como tema central. Además, las resoluciones de nuestro sindicato en medio del conflicto estableciendo las guardias gremiales, los mecanismos para salvaguardar el abastecimiento en el Aeropuerto Internacional de Carrasco y nuestras posiciones están reflejadas en los documentos que figuran al final de la carpeta que entregamos a la Comisión.

La vía de negociación colectiva no se agotó y el Directorio continuó con el memorándum de entendimiento entre las tres empresas, concretando un compromiso de asociación en marzo de este año.

La reacción gremial fue la que describió el compañero González, pero nosotros continuamos estudiando el tema con total profundidad y fuimos a buscar la legislación que generó la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Pudimos constatar con claridad que en el artículo 21 de la Ley Nº 17.555 la voluntad del Gobierno de la época de dar en concesión el Aeropuerto Internacional de Carrasco para la construcción, explotación y mantenimiento de la terminal aérea al establecer "[...] Quedan expresamente excluidos de esta autorización los servicios de tierra que se presten a las aeronaves y todos los servicios de seguridad, en especial aquellos relativos a los controles aéreos, de aduana, migración, meteorología, bomberos, sanitarios y de policía en la actividad aeroportuaria".

También analizamos el Decreto Nº 376/02, de 2002, que plantea con claridad el llamado a licitación para que se presenten oferentes para construir la obra y para gestionar el aeropuerto y el alcance de todas las actuaciones que corresponden al concesionario. Allí se propone un plan de obras nuevas, un plan maestro, un programa integral de gestión, se define cada centímetro de lo que se va a hacer en el aeropuerto, todos los detalles constructivos y que el servicio de expedición de combustible no es parte de la misión del aeropuerto.

En el punto 1.3.5 "Otras instalaciones y servicios. Suministro de combustible de aviación", del Anexo A "Generalidades", del Decreto N° 376/02, se establece: "El suministro de combustible a las aeronaves se realiza a través de camiones cisterna de 10.000 y 30.000 litros que se abastecen de la planta de combustible con acceso por la Ruta Nacional 101. El abastecimiento de combustible a las aeronaves se realiza por camiones que circulan a través de las instalaciones militares de la Base de la Fuerza Aérea". En el punto 2, "Condiciones Particulares. Planta de combustibles de aviación", se indica: "El Contratista será responsable de construir y mantener la infraestructura para unir la actual planta de combustible con las instalaciones que el Plan Maestro requiera. Los servicios de depósito y suministro de combustibles de aviación no forman parte de este Contrato de Gestión, la relación comercial será entre los prestatarios del servicio y el Contratista del aeropuerto".

El legislador y el Gobierno entendían que este tema era de libre competencia y que no dependía de la gestión del aeropuerto, por lo que incluyeron ninguna cláusula que planteara que el concesionario Puerta del Sur, del Grupo Eurnekian, tuviera que dedicarse a la distribución de combustibles o a participar de asociación alguna. En las especificaciones, "Obras Nuevas", existe un detalle exhaustivo de cada una de las obligaciones y responsabilidades del contratista.

Este involucramiento del Consorcio Puerta del Sur en este negocio significa para nosotros una contravención, una negación de la voluntad del legislador de aquella época. Además, se comete un gran error al generar una sociedad de carácter monopólico, y decimos de carácter monopólico porque en el memorándum de entendimiento entre las

partes se establece con claridad que TALOBRAS tendrá a su cargo el cien por ciento de la distribución del combustible en el aeropuerto y que estará integrada por el cien por ciento de una firma llamada "Golden Sals Corporation", radicada en el extranjero, cuyo representante es el mismo de TALOBRAS y de Puerta del Sur: el señor Acosta

Esto figura en los detalles del memorándum de entendimiento.

Esta empresa que se está constituyendo compartiría en partes iguales la ganancia -también es un dato que consta en el memorándum de entendimiento al cual tuvimos vista -y se capitalizaría con los activos que aportarían las partes. El Grupo Puerta del Sur aportaría la red de hidrantes, PETROBRAS una planta allí instalada -la última remodelación fue en 2011-, un par de camiones de la década del setenta, y TALOBRAS construiría, a costo de ANCAP, una planta con un valor aproximado de US$ 3:000.000, asumiendo los seguros y los riesgos que se generen porque la planta sería propiedad de ANCAP.

En ese sentido, el Ministerio de Defensa Nacional generó una promesa de enajenación del predio que hoy utiliza ANCAP. Esa promesa de enajenación está establecida en la Resolución Nº 56.872, del 30 de julio de 2009, del Ministerio de Defensa Nacional. A favor de ANCAP se menciona: "I) ANCAP ocupa la citada fracción de terreno (...). II) que la Asesoría Operativa Aeronáutica de la Unidad de Control de Gestión Integral de Aeropuertos y Concesiones Aeroportuarias" -la DINACIA, que es creada precisamente por el Decreto Nº 376 de 2002 -informó (...)" a la autoridad aeroportuaria de la voluntad de ANCAP de hacerse del terreno que está operando. "III) que ANCAP aprobó una asociación en materia de aerocombustibles en Planta Carrasco con Puertas del Sur S.A" -esto lo dice el Ministerio de Defensa Nacional en el año 2009 -"con el objetivo de mejorar niveles de servicios, seguridad operacional y cuidados del medio ambiente. VI) que ANCAP mediante informe fundado expresó que no es necesario establecer servidumbres de paso, que no se afectará la caminería y asimismo declara que se cumplirán con todas y cada una de las disposiciones en materia de Seguridad Aeroportuaria. Considerando: I) que para el caso de concretarse el negocio jurídico proyectado el mismo se realizará de acuerdo a las disposiciones establecidas para la contratación directa. II) que existe voluntad manifiesta de este Ministerio en comenzar a realizar tratativas tendientes a enajenar el inmueble (...) III) que el mismo se enajenará sujeto a las siguientes condiciones: realización de plano de mensura (...)", etcétera, etcétera. En definitiva, resuelve concretar la promesa de enajenación de este terreno a favor de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland. Entonces, el terreno y la planta van a ser de ANCAP. Los que están instalados cumplieron con las obligaciones que marcan la ley y el decreto.

Una de las cosas que visualizamos es que la cañería que está instalada allí es un requisito que establecen el decreto y el plan de obras al grupo Puertas del Sur, de la misma manera que cuando vamos a hacer una calle pedimos a determinadas empresas que coloquen un caño para pasar un cable o una fibra óptica. Eso no le genera el derecho al consorcio Puertas del Sur a exigir la participación en un negocio, que está en libre competencia en el mercado, y que era de ANCAP, PETROBRAS y de ESSO.

A su vez de darle este conjunto de potestades al consorcio Puertas del Sur y a la empresa TALOBRAS como distribuidora exclusiva de combustible en el aeropuerto, se pagan una serie de arriendos que están detallados en nuestro informe. ANCAP, con la inversión que ya referimos, recibirá un arriendo de US$ 134.000 por año; PETROBRAS US$ 129.000 por año por los bienes que está involucrando y Puertas del Sur US$ 147.000 por año por la cañería que allí instaló. Además, como dice el memorándum

de entendimiento, se va a triplicar el canon que hoy se paga. Hoy se está pagando US$ 0,03 por galón, y luego se va a pagar US$ 0,087 por galón. Hoy básicamente los grandes clientes de ANCAP son PLUNA, toda la parte de sanidad del Ministerio de Defensa Nacional, Air Total y, por intermedio de este último, IBERIA. La novedad es que ANCAP ingresaría con sus clientes a la sociedad, PETROBRAS con los suyos y allí mantendrían la competencia.

Pensamos que la Comisión del Ministerio de Economía y Finanzas que estudia el tema de la competitividad tendría que estudiar si esto es realmente conveniente para ANCAP, porque estando allí es evidente que PETROBRAS puede ofrecer ventajas comparativas y disputarnos a IBERIA. Inclusive, si YPF continúa con la línea de afirmarse en el Estado, podría subsidiar el combustible como lo hace hoy con el combustible automotor, bajar el costo y nosotros quedaríamos cediendo el cliente IBERIA. De todas maneras tendríamos que pagar el canon por las ventas que tenemos a PLUNA, al Estado, sabiendo las dificultades que tienen ambos para pagar a ANCAP.

Discrepamos con la gerencia de comercialización cuando recomienda este negocio. Creemos que ANCAP, que hoy está ganando, que tiene la mayor parte de los clientes, no necesita esta asociación.

Hacemos una referencia a los Gerentes de Comercialización y de Logística. Ya en el año 2004 ellos tenían voluntad de asociar esta planta. No tenían tiempos para sacar una asociación. En el documento que referimos al principio, de la Gerencia de Comercialización y de la Gerencia de Logística, vemos que ya los Gerentes planteaban que era conveniente mantener la operativa de ANCAP en la planta, en tanto no se concretara un nuevo acuerdo, porque no existían plazos adecuados para realizar la licitación de concesión de la planta de Carrasco. Lo que no entendemos es que se pase esta planta y todo el sistema de distribución al derecho privado.

Como ya expresamos, nos reunimos con el Directorio de ANCAP, y este nos planteó que si no se entra en la asociación quedamos fuera del negocio. Para nosotros esto, además de una asociación, significa políticamente una privatización, como lo fue la de RIOGAS, la de ACODIKE y la de CAVA. Son privatizaciones en las que el Estado y ANCAP se quedan con lo más pesado, que es la producción y con lo que hay que invertir -que es lo más riesgoso-, cediendo en toda la verticalidad del negocio la posibilidad de ganar. Por ese motivo no lo podemos aceptar. Esto por un lado. Pero, además nos dicen que luego de treinta años podemos recuperar la planta. Tenemos experiencia en esto; pasaron veinticinco años y nunca recuperamos a ACODIKE ni a RIOGAS. Por su parte, CAVA ha tenido un franco descenso en sus ventas y en la calidad de sus productos. Por lo tanto, pensamos que esta asociación es una privatización a término. Los trabajadores de ANCAP nos sentimos integrados a este proyecto, y hemos demostrado de muchas maneras nuestra voluntad de salir adelante en esta visión de país productivo que suscribimos. Nosotros hemos defendido los proyectos productivos de ANCAP a todo nivel. Hemos reivindicado la instalación de las chatas y el desarrollo de la industria de los diques para llevar el combustible. Hemos discutido la necesidad de que nuestra área de logística analice el desarrollo de una flota ancapiana para distribución de combustible en el país, pero también para hacer el trabajo de "bunker". Hoy estamos colocando 2:400.000 metros cúbicos de combustible en nuestro puerto, en La Teja. El año pasado tuvimos el récord por mover 625 buques allí, porque el país está creciendo -por suerte -y tiene oportunidades de venta. Nuestro barco, el ANCAP IX, tuvo 77 intervenciones hacia Paysandú y Juan Lacaze. Por eso nos preocupa hacia dónde va el desarrollo de la logística en lo que tiene que ver con el combustible. Nos preocupa que ANCAP se niegue la posibilidad de comprar más barcos, de realizar el traslado de combustible que hoy

consume la UTE. Todos sabemos que la UTE ha decidido -no nos metemos en las decisiones de la UTE ni de sus Gerentes- que el Uruguay tenga un consumo de gasoil igual o mayor que el sector privado industrial todo junto.

Por lo tanto, somos sensibles con lo que pasa en nuestra empresa; tenemos un compromiso como sindicato. Hoy, el muelle de La Teja y otras áreas están en manos de ANCAP porque este sindicato luchó para recuperar las tareas que estaban tercerizadas, como lo hacemos hoy para recuperar una serie de tareas que en el conjunto de ANCAP están en manos de privados y que nosotros consideramos que tradicionalmente las hemos hecho de mejor manera

No visualizamos a ANCAP como un grupo de empresas vinculadas al Estado; visualizamos a ANCAP como un Ente estatal.

Queremos decir que no es menor el trabajo de nuestros compañeros en la Planta Carrasco. Para nosotros los diez compañeros de esa Planta han desarrollado una tarea fundamental, porque han demostrado que el Estado se defiende trabajando, y han logrado ponerla al más alto nivel de distribución. Hoy PETROBRAS entrega 3:000.000 de litros de combustible por mes, mientras que ANCAP entrega 6:000.000. La planta funciona las veinticuatro horas y no tiene ningún problema de abastecimiento por causa de los funcionarios.

Voy a ir finalizando, para dar la opción a que los señores Diputados hagan preguntas y para que otros compañeros puedan expresarse.

Agradecemos a la Comisión por recibirnos y le solicitamos que se genere una gran discusión con el Directorio de ANCAP, con el Ministerio de Defensa Nacional, con el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, para que evalúe si este gasto es necesario, con el Ministerio de Economía y Finanzas, para que vean en qué grado queda la libre competencia en el aeropuerto, con el Directorio de ANCAP, para que defina hacia qué rumbo va a llevar a la empresa, y si nosotros, en los negocios de logística, vamos hacia una empresa estatal o mixta.

Por último, nos preocupa que parte de las contrataciones que no realiza ANCAP se realizan por la vía de DUCSA. Nos preocupa la millonada de dólares que hoy tiene en sus manos DUCSA en contratos de gestión y de distribución. Asimismo, nos preocupa el nivel de tercerizaciones que existe en ANCAP. Estamos hablando de US$ 26:000.000 por año, lo cual no podemos aceptar y que, además, son discutibles.

Estamos abiertos a un diálogo con los legisladores. Queremos demostrar que es posible encontrar un camino que respete a ANCAP estatal y pública.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco la presencia de la delegación.

Como decía el señor Bello, muchos de los temas que plantean no tienen resorte legal, pero este es un ámbito de resonancia, y muchas veces de interlocución o de trasmisión de inquietudes, de recepción de respuestas, de intercambio y de posibles soluciones. Esta Comisión ha sido fiel a un estilo que consiste en recibir a todo el que pide audiencia, escuchar atentamente los planteamientos y no hacer valoraciones, sino simplemente preguntas. Las valoraciones las hace cada uno después que se retira la visita, personalmente o en el ámbito de la Comisión. No debatimos con los invitados. Es de orden también convocar a los otros interlocutores a los que se hace referencia, tal cual lo han solicitando ustedes.

Quiero hacer algunas preguntas que tienen que ver con la información que han dejado a la Comisión, con algunas manifestaciones que han realizado aquí y con alguna información que he podido conseguir al respecto.

En primer lugar, ¿cuántos funcionarios tiene ANCAP hoy en la planta de Carrasco?

En segundo término, en el caso de que esta sociedad se concrete -por lo que sabemos, hay una especie de memorando de entendimiento o un plan de negocio, con la firma de algunos acuerdos preliminares; no tenemos datos de que ya esté formada la sociedad; seguramente se lo preguntemos a ANCAP-, ¿en qué situación quedarían los funcionarios de ANCAP de Carrasco?

En tercer lugar, por los datos que tenemos y por lo que han dicho, esto no tiene que ver con la venta del combustible, sino que responde a un tema operativo, de logística y, sobre todo, a un problema de tuberías de distribución bajo hormigón -creo que se llama servicio "into plane"- y de "dispensers" a nivel de los aviones. No obstante, a su vez, seguirá funcionando un servicio residual para algunas operaciones de carga y algún tipo de distribución a aviones a través de camiones. Queremos saber si esto es así, si es exclusivamente operativo; me refiero a la distribución, a la entrega de combustible a los aviones. Deseamos saber si esto se hace sin que implique una pérdida de venta; o sea, si cada sello conserva sus clientes, consigue nuevos clientes o los pierde en el mercado de competencia. Es muy importante saber si se involucra a la sociedad en la venta. Queremos saber qué información tienen al respecto.

En cuarto término, la delegación expresa que, de alguna forma, se establece una privatización. Según lo que han desarrollado, no me parece advertir que haya transferencia de patrimonio estatal -es una impresión personal; pregunto al respecto-; lo que se hace responde a la logística. Quiero saber si hay algún otro elemento que omitieron, involuntariamente, sobre la transferencia del patrimonio de ANCAP -las demás empresas corren por su cuenta; nos interesa saber de ANCAP -a la nueva sociedad; aclaro que hablo de transferencia y no de arrendamiento

En quinto lugar, quiero confirmar un dato que tengo -no es mucha la información con la que contamos -con relación a la construcción de una nueva planta por parte de ANCAP, que demoraría más de un año- algunos dicen dos años; quiero saber qué tiempo manejan ustedes-, que sería parte de lo que arrendaría la nueva sociedad de la que ANCAP sería socia. Tengo entendido que la distribución se haría a partir de la planta de ANCAP. Queremos saber si eso es así, porque una vez terminada la concesión, quedaría en propiedad de ANCAP, tal como se ha manifestado.

Por último, quiero saber cuáles han sido las instancias que, como sindicato, han tenido en la interna de ANCAP con el Directorio y con los Directores. No tengo claro qué se firmó, si fue una carta intención, un memorándum de entendimiento, el contrato de la nueva sociedad, si están los estatutos. No tengo claro ese aspecto, pero seguramente eso pasó por el Directorio y debe haber un acta al respecto. Quiero saber si tienen conocimiento de ella y de la opinión de los Directores sobre esto.

La delegación comprenderá que muchas de estas preguntas las vamos a formular a ANCAP, cuando concurra. Quise concentrar mis preguntas con relación a la planta de Carrasco, porque es el motivo fundamental de su comparecencia, pero han manifestado que hay otra cantidad de situaciones que, con mucho gusto, las podremos tratar en esta instancia o en otras, porque ANCAP tiene muchas operativas diferentes, por lo que seguramente se necesitan varias instancias para analizarlas.

SEÑOR ZÁS FERNÁNDEZ.- Quiero agradecer la comparecencia de la delegación y la información tan completa que nos han brindado.

Solo quiero hacer una pregunta puntual. Hicieron referencia a que hubo una promesa de compraventa de un predio del Ministerio de Defensa Nacional a ANCAP. Quiero saber si tienen conocimiento si fue a título gratuito u oneroso y, en caso de haber sido a título oneroso, a qué precio se hizo la transferencia.

SEÑOR CARBALLO.- Quiero agradecer al sindicato por concurrir a esta Comisión a informarnos sobre la situación concreta de la planta de Carrasco y la visión que tiene el gremio.

Antes de formular una pregunta, quiero hacer una consideración sobre el papel que ha jugado el sindicato en el transcurso de la historia de ANCAP. Aquí se habló de las privatizaciones y a nosotros nos consta que ha sido trascendente el papel que jugó el gremio cuando estas se pusieron en consideración de la ciudadanía.

Hay varias preguntas que queremos formular.

Se ha hablado del buen relacionamiento que se tiene con el Directorio y de las diferentes instancias de intercambio que se han tenido. Si bien no es un tema nuevo, sino que viene desde el año 2006, que es cuando el Directorio dio a conocer formalmente al gremio la idea que tenía de avanzar en este sentido, queremos saber cuáles han sido los fundamentos que han manejado el Directorio o los Directores en forma individual -han manifestado que se han reunido con ellos- para avanzar en la firma de este memorando. Ya han pasado seis años desde que se planteó este tema y queremos saber en cuántas oportunidades el gremio ha podido intercambiar opiniones al respecto.

Se dijo que a partir del año 2005 se reabrió esta planta. Me gustaría saber cuántos años estuvo cerrada, durante qué período y cuáles fueron los fundamentos para ponerla en funcionamiento nuevamente.

Esas son las consultas que queremos formular.

El gremio hizo consideraciones en cuanto a que esto era inconveniente, innecesario y perjudicial; comparto que se deben conocer algunos elementos más para hacer estas afirmaciones por parte del sindicato, porque como planteó hoy el señor Presidente, es importante conocer de primera mano la información para cuando se produzca el intercambio con ANCAP o con el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR DE SOUZA.- Agradezco la presencia de la delegación. Aunque no corresponde hacer juicios de valor, cabe decir que el planteo que hicieron, a mi entender, ha sido muy correcto y claro.

Personalmente, lamento no tener el conocimiento apropiado al respecto; más bien, me estoy desasnando de muchas cosas por lo que están diciendo. Quizás formule una pregunta sobre algo que debería conocer, pero que no conozco; abusaré de su generosidad para tomar conocimiento.

Desde ya adelanto que comparto el espíritu con que se han manifestado y lo que han trasuntado en cuanto a su entendimiento de este tema.

Concretamente, quiero saber si la triplicación del canon por galón tiene algo que ver con esta asociación o privatización que se está haciendo.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Si se permite, las preguntas que formuló el señor Presidente las contestará el compañero Queirolo, quien es Supervisor de la planta de Carrasco y ha estado durante todo el período.

SEÑOR QUEIROLO.- En la planta de Carrasco trabajan doce funcionarios y un trabajador tercerizado; son trece trabajadores.

En cuanto a la pregunta relacionada con los servicios "into plane", al abastecimiento a través de hidrantes o sistema de "refuelers", solo en la plataforma del nuevo aeropuerto contamos con posiciones munidas de dispositivos para cargas por hidrantes. En toda el área de la plataforma del viejo aeropuerto, que actualmente es utilizada por cargueros, pero no en forma exclusiva -hay tres posiciones, por lo menos, que habitualmente son usadas por aviones de línea de PLUNA y de BQB-, no contamos con sistemas de hidrantes y no está previsto construirlos allí. Tampoco contamos con sistemas de hidrantes en la parte de aviación general -me refiero a los vuelos privados o cargueros pequeños- ni en el área militar, o sea, en el área correspondiente a la plataforma de la Brigada Aérea N° 1.

SEÑOR BELLO.- Los compañeros que han construido su vida en torno a la planta de Carrasco y se han organizado en turnos para trabajar allí tendrán la posibilidad de pasar a la sociedad TALOBRAS o de ser redistribuidos en otras plantas de ANCAP del país. Esa es la opción que nos da el Directorio. Por supuesto que la voluntad de los compañeros es seguir siendo funcionarios de ANCAP. Ellos se han visto muy conmocionados y están muy preocupados. De hecho, en una Asamblea se nos planteó, por unanimidad, que saliéramos a discutir, de apuro, cuál era su situación, pero nosotros planteamos -no por desoírlos ni por falta sensibilidad, sino por una decisión política- que, primero, debíamos debatir el tema de fondo y luego la situación de los trabajadores. Ellos verán resentida su fuente de trabajo, su oportunidad de carrera y su vida familiar. No es un tema menor porque todos están viviendo en torno a esa planta; se han desarrollado como obreros, como trabajadores, en función del trabajo que desempeñan. Es una ley muy vieja. Hay un clima de sensibilidad y de frustración porque han hecho mucho por llevar esta plantea adelante. El compañero no lo va a decir, pero lo debemos decir nosotros, como sus delegados.

Por otra parte, no hay transferencia de los bienes de ANCAP a esta sociedad. Según lo que hemos leído, a partir del memorándum de entendimiento que tuvimos a la vista, no existe transferencia. Lo que existe es la creación de una sociedad para colocar el combustible en los aviones.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Hay venta de combustible o es solo logística?

SEÑOR BELLO.- Por lo que sabemos, la asociación es solamente logística. El que vende combustible es ANCAP, en La Teja. PETROBRAS va a vender el combustible con su sello; ANCAP va a ingresar con sus clientes y va a vender el combustible con su sello, y van a competir dentro de esta sociedad.

También tenemos entendido -no estamos informados cabalmente- que se firmó el acta de entendimiento y que allí se establece la responsabilidad de ANCAP de acelerar los trámites ante el Poder Ejecutivo para encontrar el aval y constituir la sociedad.

A la sociedad se integran los activos de ANCAP: esta planta y los camiones. ANCAP tiene camiones y compró otra serie de camiones que valen US$ 400.000, que también se estarían integrando a la sociedad, además de una camioneta.

SEÑOR QUEIROLO.- Los dos últimos camiones nuevos, que se compran este año, no entran en la sociedad; van para Laguna del Sauce. El camión de Laguna del Sauce viene para la sociedad y también se integran los camiones existentes.

Cabe destacar que el alquiler que va a pagar a ANCAP por esos camiones -uno de los cuales es de 2008- es doce veces inferior al que hoy pagamos a PETROBRAS por un camión del año 1970. Por ese camión le pagamos US$ 1.500 por mes, y ellos nos van a pagar algo así como US$ 1.200 por año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando dice que se integra, ¿se refiere a alquiler o a integración patrimonial?

SEÑOR BELLO.- Hablamos de alquiler.

El canon que se paga hoy en el Aeropuerto de Carrasco es de US$ 0,03 por galón. Cuando esté operativa la nueva sociedad, después de instalada TALOBRAS, se pagará US$ 0,087 por galón.

Como dije, la planta nació en 1958, en 2001 se cerró y en 2005 se volvió a abrir. Toda la información figura en el Expediente de ANCAP Nº d (3) 231.876. En un proyecto de resolución se establecen una serie de vistos y resultandos, según los cuales se decide no propiciar la firma de nuevos contratos operacionales con Shell Uruguay y Esso Standard Oil Co., y aprobar la operación directa de parte de ANCAP de la planta aeroportuaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco y el servicio suministrado en el ala en forma transitoria, hasta tanto se resuelva la estrategia definitiva del plan de negocios de aerocombustible. Se encomendó a la Gerencia la conformación de un equipo encargado de implementar lo aprobado en el numeral tercero, que es precisamente la operación directa y un pase a esta Comisión, que demoró algunos años en resolverlo.

En los considerandos se hace referencia a la propuesta realizada por Puertas del Sur, que requiere un análisis pormenorizado que se encuentra en desarrollo.

Con relación a la enajenación, voy a leer la Resolución Nº 56.872 del Ministerio de Defensa Nacional, DINACIA, de 2009, que tiene que ver con la voluntad de enajenación de la fracción de terreno a favor de ANCAP. En sus resultandos se expresa que existe un proceso de asociación entre Planta Carrasco y Puertas del Sur y en el numeral III) de los considerandos se establece: "que el mismo se enajenará sujeto a las siguientes condiciones: realización de plano de mensura de la fracción a vender; solicitud ante la Dirección Nacional de Catastro 284 de la tasación y la asignación de número de padrón individual al referido bien. Asimismo, que los títulos de propiedad sean buenos a criterio de las Asesorías Notariales intervinientes por ambas partes".

Por lo tanto, en este documento no se fija el valor del terreno.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Respecto al relacionamiento, insistimos en que es muy bueno. Cada uno defiende sus posiciones; tenemos diferencias y conflictos muy grandes, aunque nuestro sindicato no acostumbra a salir a la opinión pública. Pretendemos solucionar los conflictos en la interna y ni siquiera llegar a las instancias del Ministerio. Lamentablemente, el año pasado tuvimos que recurrir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social porque la situación estaba muy trabada, pero el relacionamiento con los cinco Directores de todos los partidos es bueno, en lo colectivo y en lo personal.

Los fundamentos que esgrime el Directorio sobre la sociedad los entendemos, pero no los compartimos. Consideramos que las Gerencias hicieron toda una operación y que el Directorio dijo: "Amén". Esto se lo hemos dicho fraternalmente al Directorio y

planteando nuestras diferencias, porque no tienen explicaciones concisas y concretas que nos conformen sobre por qué llegaron a esa sociedad

A nosotros nos preocupa que no haya otras alternativas a la sociedad. Nosotros pensamos que ANCAP podía haber seguido sola en este negocio, como se ha sostenido hasta ahora, haciendo la inversión de la nueva planta, porque nuestra planta de Carrasco es obsoleta y tenemos poquísima capacidad de almacenaje de acuerdo con la venta que se tiene al día de hoy.

Nosotros defendemos el sello de ANCAP. Se dice que el sello va a seguir, pero no es así. El sello va a ser de TALOBRAS. No es que nos pasemos de nacionalismo, pero todo lo que tiene que ver con el Estado y la soberanía lo defendemos a ultranza. Nos duele mucho lo que ha pasado en PLUNA y ojalá que se recupere. En el aeropuerto es importantísimo que figure el sello de ANCAP y que el turista lo vea cuando llega.

Por otra parte, nosotros vamos a seguir compitiendo con camiones. Digo esto porque parte del argumento que se maneja es que esta es una planta moderna, que tiene los hidrantes. Debo decir que los hidrantes son un "garroneo" que hace la empresa Puertas del Sur. Los hidrantes también los hubiera puesto cualquier otra empresa porque eso se definió antes de hacer la concesión del aeropuerto, que va a tener determinadas características. El Parlamento de la época legisló al respecto y puso las condiciones. Puertas del Sur ganó la licitación y hoy quiere "garronear" la posibilidad de cobrar por algo que tenía que haber puesto allí. Sé que puede chocar lo que acabo de decir, pero lamentablemente en este caso es así. No tiene justificación que Puertas del Sur esté allí; es la peor situación haber entrado en una negociación con esta empresa.

Volviendo a los camiones, quiero decir que en el aeropuerto viejo, que es la zona de carga, no hay hidrantes. Ahí se va a seguir operando con camiones. A veces se argumenta que si ANCAP sale de esto, no va a vender. ¡No! También se dice que no va a haber camiones en la pista. Sí, va a haber camiones en la pista, porque hay toda un área, que es casi la mitad del aeropuerto, que no tiene hidrantes.

El Directorio también nos dijo que nosotros no le habíamos hecho una propuesta concreta, pero nuestro planteamiento fue que ANCAP siguiera participando como tal, con su planta, como se va a hacer ahora, aunque lo hará otra empresa con el dinero de todos los uruguayos. No compartimos esto.

Cuando decimos que esta asociación es innecesaria, inconveniente, perjudicial, son estos los argumentos. No era necesario entrar en una sociedad cuando ANCAP podía seguir compitiendo, porque en la sociedad nueva seguirá compitiendo. El compañero Bello planteó que tenemos el riesgo de que Argentina subsidie el precio a los aviones. El único cliente que tenemos, aparte del Estado, es Iberia, y hay que tener en cuenta que cargan en Uruguay por una cuestión de oportunidad económica, si no, lo haría en otros aeropuertos.

También nos oponemos a esta sociedad porque le estamos entregando esto a una multinacional. PETROBRAS es una multinacional; Puertas del Sur es una multinacional: desde Colombia hasta Tierra del Fuego tiene todos los aeropuertos de América Latina. Es decir que está adquiriendo el monopolio de casi todos los aeropuertos de América Latina. Y nosotros, primero, somos uruguayos y, después, vemos los intereses personales.

Entonces, es innecesario por lo que dije, inconveniente porque no ayuda, y perjudicial porque perjudica el patrimonio de ANCAP. Cada vez que se perjudica el patrimonio de ANCAP se está perjudicando el patrimonio de cada uno de los que estamos aquí, así como el del que va por la calle tirando un carrito, porque es dueño de

esta empresa. A quienes tuvimos la suerte de trabajar allí durante toda la vida, nos cuesta mucho el tema ANCAP, y por eso lo defendemos.

Tampoco aceptamos que se desconozcan los plebiscitos. A veces en la vida quedamos rehenes de cosas que hacemos: después de que resuelve el soberano, hay que acatarlo. Entonces, hay que respetar el plebiscito de 2003.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo una pregunta que voy a formular a ANCAP, porque tendrá mejores condiciones para responderla, pero es importante que también se la haga a ustedes.

Por lo que han explicado, no está constituida totalmente la sociedad y hay una especie de memorándum o acta de entendimiento. ¿Eso fue aprobado por el Directorio? ¿Hay un acta aprobando eso? ¿Se votó en el Directorio? ¿Salió por unanimidad? Esas son las cosas que vamos a preguntar a ANCAP, pero no sé si ustedes tienen conocimiento de esto.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Tenemos conocimiento porque al día siguiente de haberse firmado el acta hicimos una movilización y nos recibió el Directorio, en el marco del buen relacionamiento que tenemos, aunque estuviéramos movilizados. Los cinco Directores, con sus distintos matices, nos expusieron que estaban todos de acuerdo en esta sociedad y que habían tomado esa resolución. No tenemos copia del acta, que es de carácter reservado, pero sí la palabra de los cinco Directores en el sentido de que estaban de acuerdo, insisto, algunos con matices, pero cumpliendo su función allí. Hay una resolución expresa al respecto y se sigue trabajando, pero esa información es de carácter reservado, por lo que no tenemos acceso a qué es lo que pudo haberse profundizado o en qué se está.

SEÑOR QUEIROLO.- Quería hacer un agregado a por qué es inconveniente dicha asociación.

Para mí es importante recalcar que hay una enorme inequidad en lo que cada uno de los socios aporta a esta sociedad. Esa inequidad tiene dos alas. Por un lado, es distinto el valor de los bienes aportados pero, además, el costo del arrendamiento no es proporcional al valor de los bienes aportados. Lo que va a recibir ANCAP por un bien cuyo valor se estima en los US$ 2:800.000 es apenas mayor que lo que va a recibir el Aeropuerto Internacional de Carrasco en arrendamiento por un bien que se estima que costó US$ 1:500.000, y es absolutamente desproporcionado con respecto al aporte de PETROBRAS pues, insisto, es una planta antigua, remodelada durante los años 2002 y 2003, mientras -estaba en usufructo el contrato con ANCAP. Además, es la planta física más chica de todas, la que está sobre la ruta, que no tiene espacio para ampliarse, que por arrendamiento va a recibir un 30% menos que ANCAP por una planta completamente nueva a construir. Esa es una inequidad muy fuerte.

También consideramos que es una inequidad muy fuerte -viendo la diferencia de los aportes de cada uno de los socios- que las utilidades se repartan en tercios. ANCAP aporta mucho más en esta sociedad y va a recibir lo mismo que los demás socios. Para nosotros esa inequidad es de hacer notar. Tal vez haya otra explicación y no la conocemos. No tuvimos acceso a toda la documentación, y cabe la posibilidad de que esto tenga una justificación que no ha estado a nuestro alcance.

Por último -tengo que hacer un poquito de historia, con el permiso de los compañeros- quiero decir que "Golden Sals Corporation" es una empresa constituida por Puerta del Sur -no sé si en las Islas Caimán- y le otorga el cien por ciento de las acciones. Además, por los medios existentes y por los medios a desarrollarse en el futuro

le otorga el monopolio de la distribución del combustible en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Puerta del Sur, arbitrariamente -violando lo que dice el decreto vinculado a la ley de concesión del Aeropuerto otorga el monopolio de la distribución de combustibles a una empresa propia. A su vez, si ANCAP, PETROBRAS y EXXON aceptaban participar de esa empresa, iban a compartir las acciones, pero el monopolio de la distribución del combustible lo establece Puerta del Sur, porque la empresa "Golden Sals Corporation", dueña de ese monopolio, existe.

Si bien en el ámbito privado tal vez no podemos decir que es ilegal, sí entendemos que no coincide con lo que establece el Decreto Nº 376, referente a la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

SEÑOR BATTISTONI.- El planteo ha sido claro. Las inquietudes son legítimas y nosotros como Comisión debemos seguir recibiendo otras opiniones acerca del tema.

Su presentación ha sido sólida y les agradecemos su preocupación por las empresas del Estado.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Industria, Energía y Minería queremos agradecer la presencia de la delegación. Todos estábamos interesados en conocer su opinión sobre este tema, que había sido público, inclusive, por alguna movilización al respecto. Es un tema que nos preocupa.

No solo hablaron de este asunto, sino de una cantidad de temas que tenemos el compromiso de seguir, porque ANCAP es la principal empresa pública de Uruguay. Tiene una gama importante de rubros y es de competencia exclusiva de esta Comisión hacer un seguimiento de su funcionamiento, como ente energético del país. Las puertas de esta Comisión están abiertas para este y para algunos otros temas que quieran plantear cuando lo entiendan conveniente. Este y otros planteos que puedan hacer no solo nos permitirán enviar la versión taquigráfica a los organismos competentes aludidos, sino también invitarlos a la Comisión para intercambiar impresiones y trasladar las inquietudes planteadas.

Este es un ámbito para encontrar los caminos de acuerdo y de solución.

Se levanta la reunión.

≠